

III. OTRAS DISPOSICIONES

MINISTERIO PARA LA TRANSICIÓN ECOLÓGICA

14149 *Resolución de 20 de septiembre de 2019, de la Dirección General de Biodiversidad y Calidad Ambiental, por la que se formula declaración de impacto ambiental del proyecto «Urbanización y pavimentación nueva campa de rent a car y plataforma de remotos T4S, aeropuerto Adolfo Suárez Madrid-Barajas».*

El proyecto a que se refiere la presente Resolución se encuentra comprendido en el artículo 7.1 d), de la Ley 21/2013, de 9 de diciembre, de evaluación ambiental, modificada por la Ley 9/2018, de 5 de diciembre, por lo que, habiéndose sometido a evaluación de impacto ambiental, con carácter previo a su autorización administrativa, de conformidad con lo establecido en su artículo 7.1 apartado a, procede formular su declaración de impacto ambiental, de acuerdo con el artículo 41 de la citada Ley.

De acuerdo con lo establecido en el artículo 7.1.c) del Real Decreto 864/2018, de 13 de julio, por el que se establece la estructura orgánica básica del Ministerio para la Transición Ecológica, corresponde a la Dirección General de Biodiversidad y Calidad Ambiental, la resolución de los procedimientos de evaluación de impacto ambiental de proyectos de competencia estatal.

La presente declaración analiza los principales elementos considerados en la evaluación practicada: el documento técnico del proyecto, el estudio de impacto ambiental (EsIA), el resultado de la información pública y de las consultas efectuadas.

A. Identificación del promotor del proyecto y del órgano sustantivo. Descripción del proyecto y de los elementos ambientales significativos de su entorno

A.1 Promotor y órgano sustantivo del proyecto.

Con fecha 12 de junio de 2019 tiene entrada en este Ministerio, el proyecto: «Urbanización y pavimentación nueva campa de rent a car y plataforma de remotos T4S, Aeropuerto Adolfo Suárez Madrid-Barajas», procedente de ENAIRE, que actúa como órgano sustantivo de dicho proyecto. El promotor es Aena SME, S.A.

A.2 Descripción del proyecto: Objeto y justificación. Localización. Descripción sintética. Alternativas.

A.2.1 Objeto y justificación.

El proyecto contempla dos actuaciones: 1) la construcción de una plataforma de remotos en la terminal T4S destinada al estacionamiento de aeronaves de hasta categoría F y 2) la urbanización y pavimentación de una campa destinada al depósito de vehículos de rent a car. Las actuaciones se ejecutarán dentro de la Zona de Servicio Aeroportuaria actualmente vigente delimitada por el Plan Director del aeropuerto (Orden de 19 de noviembre de 1999, modificada por la Orden FOM/2556/2012, de 16 de noviembre, por la que se modifica la delimitación y superficies de la zona de servicio del Plan Director del aeropuerto de Madrid-Barajas).

El promotor justifica las actuaciones proyectadas en la necesidad de satisfacer el aumento de la demanda previsto y contempla su puesta en funcionamiento en el año 2021.

A.2.2 Localización.

Las actuaciones se integran dentro del aeropuerto Adolfo Suárez Madrid-Barajas cuya zona de servicio ocupa una superficie de 3.531 ha. La plataforma de remotos se sitúa al sur de la T4S y tiene una superficie de 298.100 m². La campa rent a car se emplaza al sur de la terminal T4 en una parcela de 35.000 m² (ver croquis adjunto a la presente resolución).

Además, se contempla el aprovechamiento de una zona localizada en el interior del aeropuerto para la extracción de material de préstamo destinado a la construcción de la plataforma de remotos. Dicha zona se sitúa al oeste de la pista 18R-36L y ocupa una superficie de 332.000 m².

A.2.3 Alternativas.

El promotor evalúa la alternativa 0 o de no actuación, lo cual supone la imposibilidad de solventar las deficiencias detectadas y conlleva la saturación de la infraestructura, así como, la pérdida de eficiencia y competitividad del aeropuerto. Por este motivo, la rechaza.

El promotor no plantea alternativas para la ubicación de las actuaciones previstas pues indica que sólo pueden ser cubiertas del modo planteado, argumenta que se trata de actuaciones que se insertan en una infraestructura consolidada y en funcionamiento, estrechamente determinadas por la configuración actual del aeropuerto, los procedimientos operativos, normativa de seguridad y la disponibilidad de terrenos. No obstante, se han analizado dos alternativas respecto a la procedencia de los materiales de préstamo utilizados para la construcción de la plataforma de remotos T4S.

Alternativa 1: Tierras procedentes de canteras localizadas en el exterior del aeropuerto, a una distancia mínima de 52 km. Las canteras propuestas son: Monte Orusco (en el municipio de Orusco de Tajuña, a 52 km); Diafer (en el municipio de Colmenar de Oreja, a 65 km); el Salitral Grupo MAT (cerca de Seseña, a 56 km).

Alternativa 2 (alternativa elegida por el promotor): Tierras procedentes de un área ubicada al oeste de la pista 18R-36L dentro de la Zona de Servicio del aeropuerto. Dicha zona dispone de una superficie total de 332.000 m², una potencia de 4 m y un volumen total de suelos tolerables potencialmente extraíbles de 1.810.000 m³, del que se extraerán 486.000 m³ de suelo seleccionado.

A.2.4 Descripción sintética de la alternativa seleccionada.

1) La Plataforma de remotos T4S. Consiste en la construcción de una plataforma de estacionamiento de aeronaves, asociada al edificio satélite T4S, que dará servicio a aeronaves hasta categoría F. Esta actuación ocupará una extensión de unos 298.100 m² en los que se desarrollarán las siguientes actuaciones:

- Ejecución de una plataforma de estacionamiento de aeronaves con 6 nuevas posiciones de estacionamiento, 5 tipo E y 1 tipo F. Cada uno de estos puestos se puede desdoblarse en 2 posiciones tipo C.
- Construcción de una calle de rodaje denominada Q, paralela a las actuales M y A.
- Ejecución de nueva calle de acceso a puestos norte-sur, denominada EF, por el lado oeste de la nueva plataforma.
- Ejecución de nueva calle de acceso a puestos norte-sur, denominada EH, por el lado este de la nueva plataforma.
- Disposición una superficie para servicios handling al sur de la plataforma de estacionamiento de aeronaves, de 6.185 m².
- Nuevo vial de servicio anexo a la plataforma, a lo largo de su extremo este que conectará el estacionamiento situado más al norte de la nueva plataforma con la zona handling, al sur.
- Retranqueo y adaptación del vial de servicio de acceso al campamento de campo de vuelo, que bordeará perimetralmente la nueva plataforma.
- Adaptación del vial de servicio existente.
- Ensanchamiento y adaptación del vial de conexión con el túnel de servicios aeroportuarios (TSA).
- Cubrición parcial de la salida del túnel CELA.
- Urbanización de una parcela para las instalaciones del Plan Invernal.
- Nuevas casetas para personal handling.
- Urbanización de parcelas de reserva para servicios de campo de vuelos.

- Instalación de nuevos equipos de balizamiento y alimentación mediante banco de tubos desde la cámara de reguladores CR-14L.
- Traslado antena multilateración.

En términos generales, el alcance de las obras e instalaciones que se proyectan es el siguiente:

- Desmontajes y demoliciones.
- Nivelación y movimiento de tierras.
- Instalación de red de drenaje.
- Ejecución de secciones de pavimento rígido de hormigón hidráulico para los puestos de estacionamiento.
- Ejecución de secciones de firme en mezcla bituminosa en caliente para las calles de rodaje y pavimentos no aeronáuticos (zona estacionamiento handling, vial de conexión con el túnel de servicios aeroportuarios (TSA) y vial de servicio desde la plataforma remotos hacia la urbanización de la CELA y para la propia parcela).
- Instalación de la señalización horizontal de la nueva plataforma, calles de rodajes y viales.
- Instalación del balizamiento, señalización vertical e iluminación de la plataforma.
- Instalación del sistema de abastecimiento de combustibles.
- Instalación de sistema de hidrantes contraincendios.
- Instalación de red de abastecimiento de aguas y recogida de las aguas fecales; suministro de energía eléctrica a 400Hz; redes de información y comunicaciones.
- Instalación alimentación eléctrica plataforma (nuevo anillo de 15kV, 2 nuevos centros de transformación y nuevas celdas en CE-1 y CE-2).
- Reposición de servicios afectados.

Del total de la superficie prevista (298.100 m²), 245.500 m² se corresponden con la nueva plataforma, sus calles de rodadura y zona de equipos, 4.600 con la parcela prevista para el Plan Invernal, 46.200 m² a urbanización y viales, y 1.800 m² a la parcela del edificio de servicio handling.

La red de suministro de combustible de las aeronaves consistirá en una ampliación de la red existente, situando su punto de unión al sur de la plataforma satélite, fuera de la zona pavimentada.

Se ha previsto la implantación de la zona de instalaciones auxiliares en el mismo lugar en el que se ubicó anteriormente el campamento de construcción de las dos nuevas pistas del aeropuerto. Esta zona se localiza al este del aeropuerto y ocupa una superficie de unos 26.000 m² en la que se localizarán el parque de maquinaria, oficinas de obra y las plantas de aglomerado asfáltico y hormigón hidráulico. El tiempo estimado para la realización de las obras es de 16 meses.

2) La campa de rent a car. Es una zona pavimentada de depósito de vehículos de rent a car pertenecientes a las empresas adjudicatarias de este servicio en el aeropuerto. Esta actuación ocupa en total 35.000 m² en la que se desarrollarán las siguientes actuaciones:

- Pavimentación de tres parcelas. La parcela de mayor extensión, situada al norte del nuevo vial ocupará una superficie de 19.187 m². Al sur del nuevo vial, se situarán las otras dos; una de 3.873 m² y la otra, de 4.855 m².
- Ejecución de un nuevo vial de acceso a las 3 parcelas. El nuevo vial tendrá dirección oeste desde la rotonda existente.
- Ejecución de canalizaciones enterradas en todos los servicios.
- Ejecución de un centro de transformación. Se situará en la acera de la rotonda existente, por su lado sur. Será prefabricado, exterior, para redes de media tensión, diseñado para su instalación en superficie. Su configuración consta de un transformador de 630 kVA, cuyo fin es suministrar energía eléctrica en baja tensión.

- Acometida al centro de transformación. Desde una línea subterránea de 15 kV y frecuencia de 50 Hz.
- Ejecución de un muro de contención de tierras de 1,5 m de altura máxima, en el lateral norte y este de la parcela de mayores dimensiones.
- Reposición de servicios afectados.

Se prevén dos zonas de instalaciones auxiliares. El campamento de obra (oficinas, vestuarios y aseos) se ubicará en una zona pavimentada en la actualidad de unos 450 m². El punto limpio, la zona de acopio y el parque de maquinaria se ubicarán al oeste de la zona de actuación, ocupando una superficie de unos 600 m² en terrenos sin pavimentar en la actualidad. El plazo total previsto para la ejecución de las obras es de 8 meses.

A.2.5 Alcance de la evaluación.

La presente evaluación ambiental se realiza sobre el proyecto «Urbanización y pavimentación nueva campa de rent a car y plataforma de remotos T4S, Aeropuerto Adolfo Suárez Madrid-Barajas» y no comprende el ámbito de la evaluación de la seguridad y salud en el trabajo, de seguridad minera ni de la seguridad operacional del aeropuerto que poseen normativa reguladora, instrumentos y organismos específicos para su evaluación y están fuera del alcance de la evaluación de impacto ambiental.

A.3 Elementos ambientales significativos del entorno del proyecto.

Según se indica, las actuaciones se engloban en un entorno industrializado al integrarse en el interior de la Zona de Servicio del aeropuerto Adolfo Suárez Madrid-Barajas que, como se ha expuesto anteriormente, ocupa una superficie de 3.531 ha.

El proyecto se sitúa en la llanura de inundación del río Jarama que discurre a escasos metros del aeropuerto y pertenece a la cuenca hidrográfica del Tajo. En el interior del aeropuerto discurren seis arroyos que desembocan en el río Jarama por la margen derecha: Vega, Zorreras, Valdebebas, La Plata, Tía Martina y Rejas. Todos ellos están canalizados en mayor o menor medida para sortear las distintas instalaciones aeroportuarias e infraestructuras viarias.

En el interior del aeropuerto se localiza una zona inundable del arroyo de la Vega establecida para un periodo de retorno de 100 años. Fuera del aeropuerto, pero colindando con el mismo, se encuentran las zonas inundables del arroyo Rejas establecidas para un periodo de retorno de 100 y 500 (al sur) y las zonas inundables del río Jarama para un periodo de retorno de 10, 100 y 500 años (al este). Además, una pequeña extensión de la zona de inundación del río Jarama (T=500) se adentra en el interior del aeropuerto.

El aeropuerto se halla sobre dos masas de agua subterráneas: la masa 030.024 Aluvial de Jarama (Guadalajara-Madrid), que integra sedimentos cuaternarios correspondientes a los aluviales y terrazas del río Jarama, a la que se le estima cualitativamente una permeabilidad alta y la masa 030.010 Madrid: Manzanares-Jarama, localizada en el extremo oeste del aeropuerto asociada a materiales detríticos miocenos, a la que se estima una permeabilidad baja-media.

El substrato está integrado fundamentalmente por depósitos aluviales (llanura de inundación) y de terraza asociados al río Jarama, así como depósitos de ladera (conos aluviales, coluviones y derrames). Cabe destacar la acumulación de potentes y extensos depósitos de origen antrópico procedentes de excavaciones realizadas en las inmediaciones así como de demoliciones de diferentes edificaciones que existieron en el entorno. Parte del sustrato sobre el que se construirán las actuaciones se encuentra parcialmente pavimentado y en desuso.

De acuerdo a la clasificación de la FAO, los tipos de suelo existentes en la zona de estudio son luvisoles, calcisoles y fluvisoles.

En relación a la vegetación, según se indica en el EsIA, el área destinada a la ubicación de la campa de rent a car se localiza en una explanada degradada, con restos de escombros y con vegetación de tipo regresivo. Destaca la presencia de herbáceas (*Dittrichia viscosa*, *Sonchus arvensis*, *Poa pratensis*), acompañadas de cardos (*Eryngium*

campestre, *Galactites tomentosa*, *Silybum Marianum*) e individuos aislados de juncos (*Scirpus holoschoenus*), jaguarzo (*Cistus salvifolius*) y plumeros de la pampa (*Cortaderia selloana*). Además, se encuentran presentes de manera aislada, *Populus nigra* (10 ejemplares), *Populus alba* (2 ejemplares) y *Ulmus minor* (2 ejemplares). En el lugar destinado a la ubicación de la plataforma de remotos, la vegetación es escasa al tratarse de un espacio en desuso parcialmente pavimentado donde existen especies de tipo herbáceo (*Avena fatua*, *Papaver rhoeas*, *Sonchus arvensis*, *Brassica sp.*, *Equium vulgare*) acompañadas de cardos y ejemplares aislados de junco, brezo (*Erica arborea*) y cantueso (*Lavandula stoechas*). También se encuentran presentes *Ulmus minor* (4 ejemplares), *Populus nigra* (1 ejemplar) y *Pinus pinea* (2 ejemplares). En cuanto a la zona de préstamos seleccionada, el promotor indica que la vegetación existente se corresponde con un erial conformado por vegetación herbácea, algunos pies aislados de retama, pies arbóreos de *Populus alba* en pequeños rodales y de escasa entidad y algún pie aislado de *Pinus pinea*.

Según se indica en el EslA y de acuerdo a la cartografía de hábitats de interés comunitario (HIC) del Ministerio para la Transición Ecológica, se ha observado en el extremo meridional de la zona de préstamos el HIC «Matorrales termomediterráneos y pre-estépicos» (5330). Además, a unos 60 m de la zona de préstamos, asociados al arroyo de las Zorreras, se encuentran los HIC: «Prados húmedos mediterráneos de hierbas altas del *Molinion-Holoschoenion*» (6420); «Fresnedas termófilas de *Fraxinus angustifolia*» (91B0); «Bosques galería de *Salix alba* y *Populus alba*» (92A0).

Los trabajos de campo realizados por Aena (2014-2015) destacan el censo de las siguientes especies de aves: *Aquila adalberti* (águila imperial), *Milvus milvus* (milano real), *Tetrax tetrax* (sisón común), *Aegypius monachus* (buitre negro), *Circus aeruginosus* (aguilucho lagunero), *Circus pygargus* (aguilucho cenizo), *Otis tarda* (Avutarda), *Bubo bubo* (búho real), *Ardea purpurea* (garza imperial), *Ciconia ciconia* (cigüeña blanca), *Mareca strepera* (ánade friso), *Alcedo attis* (martín pescador) y *Riparia riparia* (avión zapador), cernícalo primilla (*Falco naumanni*), carraca europea (*Coracias garrulus*), entre otros.

El águila imperial, el milano real, el sisón, el aguilucho cenizo y el buitre negro se encuentran incluidos en Catálogo Español de Especies Amenazadas (Real Decreto 139/2011, de 4 de febrero) bajo la categoría de «En Peligro de Extinción», las dos primeras especies, y «Vulnerable» el resto de ellas. En la Comunidad de Madrid, el águila imperial, el buitre negro y el cernícalo primilla están catalogadas como «En Peligro de Extinción» mientras que el milano real, el búho real, la cigüeña blanca, el aguilucho cenizo y la carraca europea están catalogadas como «Vulnerables» (Decreto 18/1992, de 26 de marzo).

Según se indica, la mayoría de las especies citadas anteriormente tienen una presencia puntual, habiéndose detectado menos de 5 observaciones durante el censo realizado entre los años 2014-2015. Los más abundantes son el avión zapador (278 observaciones), el milano negro (171), la cigüeña blanca (111), la cigüeñuela común (77), el avefría (43) el andarríos chico (38), el ánade friso (23), el aguilucho lagunero (22), el buitre negro (22) y el martinete común (18).

A mediados de marzo de 2018 el promotor ha realizado una visita de campo, con el objeto específico de identificar zonas de nidificación y/o reproducción de avifauna en las zonas concretas donde se ubicarán las actuaciones del proyecto (incluida la zona de préstamos). Según se indica en el EslA, en ninguna de ellas existen zonas de reproducción o nidificación de especies que se encuentren incluidas en el Listado de Especies en Régimen de Protección Especial ni en los Catálogos nacional o autonómico de especies amenazadas. Únicamente se constata la existencia de dos nidos de rapaces, ambos ocupados por parejas de busardo ratonero (*Buteo buteo*). Uno de los nidos se sitúa en la vegetación asociada al arroyo de Las Zorreras a unos 200 m de distancia al sur de la zona de préstamos y el otro a 430 m al este de la plataforma de remotos T4S junto a otro nido de pájaro moscón (*Remiz pendulinus*).

Se destaca la presencia de otros vertebrados como *Oryctolagus cuniculus* conejo, *Lepus europaeus* (liebre) y *Psammotromus hispanicus* (lagartija cenicienta).

Las actuaciones del proyecto no se incluyen dentro de ningún espacio de la Red Natura 2000 ni ningún espacio natural protegido, el más próximo es la Zona de Especial Conservación (ZEC) «Cuencas de los ríos Jarama y Henares» (ES3110001) colindante con la vertiente este del aeropuerto. A unos 800 m al sur se encuentran la ZEC «Vegas, Cuestas y Páramos del Sureste de Madrid» (ES3110006) y la ZEPA «Cortados y Cantiles de los ríos Jarama y Manzanares» (ES0000142). A más de 5 km se sitúan las ZEPAs «Estepas Cerealistas de los ríos Jarama y Henares» (ES0000139) y «Soto de Viñuelas» (ES0000012) así como la ZEC «Cuenca del río Manzanares» (ES3110004). Además, existen espacios naturales autonómicos cerca de la zona de actuación como son el Parque Regional del Sureste, a 800 m al sur del aeropuerto, y el Parque Regional de la Cuenca Alta del Manzanares, a 5,7 km al norte. Existen también en el entorno varios humedales catalogados en la Comunidad de Madrid, de los que el más cercano es el «Complejo Lagunar de las Lagunas de Belvis», ubicado a 800 m al norte del aeropuerto. Por otro lado, a 200 m y 2,5 km aproximadamente, se encuentran, respectivamente, las Áreas de Importancia para las Aves (IBA) n.º 74, «Talamanca-Camarma» y n.º 73 «Cortados y Graveras del Jarama».

En relación a la calidad química del aire, el promotor ha realizado una simulación para determinar la concentración de contaminantes de acuerdo a métodos estandarizados considerando el cálculo de las emisiones anuales junto a la modelización del transporte y dispersión de los contaminantes. El estudio pone de manifiesto superaciones puntuales del valor límite máximo horario de NOx (200 µg/m³), en las localidades de Coslada (1), San Fernando de Henares (2) y en edificios ubicados cerca de la Nacional II (5). Si bien, se resalta que en ninguno de los receptores analizados se alcanza el número máximo de superaciones establecido en la normativa vigente (18 para el caso del NOx). El resto de contaminantes no presentan concentraciones altas que excedan los valores límite o umbrales de alerta indicados en el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero.

Las emisiones de CO₂ de alcance 1 (emisiones directas, generadas debido a la combustión estacionaria y a la combustión móvil de los vehículos propiedad del aeropuerto) y 2 (emisiones indirectas, asociadas al consumo eléctrico de las instalaciones y edificios propiedad del aeropuerto) se han cuantificado en 7.593,6 y 101.853,69 T de CO₂ respectivamente.

En relación a la contaminación acústica, se ha modelizado la situación de operatividad y funcionamiento del aeropuerto y se analizan los resultados obtenidos en comparación a los objetivos de calidad acústica fijados en el Real Decreto 1367/2007, de 19 de octubre. Para el cálculo de los niveles acústicos se ha empleado la versión 7.0d del modelo matemático INM («Integrated Noise Model») de la «Federal Aviation Administration» (FAA). Dentro de la Servidumbre Acústica del aeropuerto (aprobada mediante Real Decreto 1003/2011, de 8 de julio) se han localizado varias edificaciones en las que se superan los objetivos de calidad acústica, correspondientes a viviendas y otros usos sensibles (santario, docente y cultural). Estas edificaciones están incluidas en el Plan de Aislamiento Acústico del Aeropuerto (PAA), ampliado tras la aprobación de la Servidumbre Acústica y su correspondiente Plan de Acción.

Tal y como se refleja en el EslA, la zona donde se localiza el aeropuerto de Adolfo Suárez Madrid-Barajas tiene un alto potencial arqueológico y paleontológico donde se han inventariado diez yacimientos arqueológicos, dos zonas de alto potencial arqueológico, y trece yacimientos paleontológicos. Ninguno de ellos se verá afectado por las actuaciones que se proyectan. La zona de interés más cercana se ubica al sur del aeropuerto, a 1 km aproximadamente de ambas actuaciones (PAL-BA-VIII/Barajas 8).

En el entorno del aeropuerto discurren ocho vías pecuarias (cañadas, coladas y veredas) y existen tres descansaderos. Según indica el promotor, ninguna de las actuaciones previstas afectará a las mismas, la más cercana (Vereda de Barajas a San Sebastián de los Reyes) se emplaza a unos 150 m al oeste de la campa rent a car.

En cuanto al paisaje, el EslA refleja que el aeropuerto de Adolfo Suárez Madrid-Barajas se localiza en la llanura del tramo medio del valle del río Jarama donde los numerosos elementos antrópicos y urbanos definen el medio perceptual de la zona. La estructura

territorial está compuesta por un mosaico donde predominan las zonas urbanas e industriales, zonas agrícolas de secano, principalmente, salpicados por rodales de pinares y encinares junto con zonas más naturalizadas asociadas al río Jarama. Según la cartografía del paisaje de la Comunidad de Madrid, la estructura paisajística se compone de tres grandes áreas claramente diferenciadas: las riberas fluviales, los cortados y cantiles y la llanura aluvial en la que se sitúa el aeropuerto.

B. Resumen del resultado del trámite de información pública y de las consultas a las Administraciones públicas afectadas y a las personas interesadas, y cómo se han tenido en consideración

Con fecha 12 de marzo de 2019, se publica en el «Boletín Oficial del Estado» (BOE) la Resolución de la Entidad Pública Empresarial ENAIRE, de fecha 6 de marzo de 2019 por la que se acuerda someter a información pública el EsIA del proyecto promovido por Aena SME S.A «Urbanización y pavimentación de nueva campaña rent a car y Plataforma de remotos T4S. Aeropuerto Adolfo Suárez Madrid-Barajas». A partir del 13 de marzo de 2019 y durante los 30 días hábiles siguientes, el EsIA junto con el proyecto estuvo a disposición del público interesado en el Área de Fomento de la Delegación del Gobierno en la Comunidad Autónoma de Madrid, así como en la página web de ENAIRE: www.enaire.es, cumpliendo con lo dispuesto en el artículo 36 de la Ley 21/2013, de 9 de diciembre, de evaluación ambiental.

Simultáneamente y en cumplimiento del artículo 37 de la citada norma, ENAIRE consultó a las administraciones públicas afectadas y organizaciones interesadas. Los consultados y las contestaciones emitidas, se recogen en la siguiente tabla.

Tabla 1. *Consultas a las administraciones públicas afectadas e interesados, y contestaciones recibidas*

Consultados* * La denominación actual de los consultados puede no ser la misma a la original debido a cambios realizados por ellos mismos.	Columna a (contestaciones a consultas del órgano sustantivo sobre el proyecto y el EsIA)
Oficina Española del Cambio Climático. MITECO.	Sí
Subdirección General de Residuos. Dirección General de Biodiversidad y Calidad Ambiental. MITECO.	No
Subdirección General de Calidad y Medio Ambiente Industrial. Dirección General de Biodiversidad y Calidad Ambiental. MITECO.	No
Subdirección General de Biodiversidad y Medio Natural. Dirección General de Biodiversidad y Calidad Ambiental. MITECO.	No
Confederación Hidrográfica del Tajo. MITECO.	Sí
Subdirección General de Evaluación Ambiental. Dirección General de Biodiversidad y Calidad Ambiental. MITECO.	No
Dirección General del Agua. MITECO.	No
Área de Minas e Instalaciones de Seguridad. Dirección General de Medio Ambiente y Sostenibilidad. Consejería de Medio Ambiente y Ordenación del Territorio. CAM.	No
Área de Infraestructuras. Dirección General de Medio Ambiente y Sostenibilidad. Consejería de Medio Ambiente y Ordenación del Territorio. CAM.	No
Área de Calidad Hídrica. Dirección General de Medio Ambiente y Sostenibilidad. Consejería de Medio Ambiente y Ordenación del Territorio. CAM.	Sí
Área de Planificación y Gestión de Residuos. Dirección General de Medio Ambiente y Sostenibilidad. Consejería de Medio Ambiente y Ordenación del Territorio. CAM.	No

Consultados*	Columna a (contestaciones a consultas del órgano sustantivo sobre el proyecto y el EsIA)
* La denominación actual de los consultados puede no ser la misma a la original debido a cambios realizados por ellos mismos.	
Área de Calidad Atmosférica. Dirección General de Medio Ambiente y Sostenibilidad. Consejería de Medio Ambiente y Ordenación del Territorio. CAM.....	Sí
Área de Conservación de Flora y Fauna. Dirección General de Medio Ambiente y Sostenibilidad. Consejería de Medio Ambiente y Ordenación del Territorio. CAM.....	No
Área de Conservación de Montes. Dirección General de Medio Ambiente y Sostenibilidad. Consejería de Medio Ambiente y Ordenación del Territorio. CAM.....	Sí
Área de Evaluación Ambiental. Dirección General de Medio Ambiente y Sostenibilidad. Consejería de Medio Ambiente y Ordenación del Territorio. CAM.....	No
Área de Vías Pecuarias. Dirección General de Medio Ambiente y Sostenibilidad. Consejería de Medio Ambiente y Ordenación del Territorio. CAM.....	Sí
Dirección General de Urbanismo y Suelo. Dirección General de Medio Ambiente y Sostenibilidad. Consejería de Medio Ambiente y Ordenación del Territorio. CAM.....	No
Dirección General de Salud Pública. Consejería de Sanidad. CAM.....	Sí
Dirección General de Carreteras. Consejería de Transportes, Viviendas e Infraestructuras. CAM.....	No
Dirección General de Patrimonio Cultural. Consejería de Cultura, Turismo y Deportes. CAM.....	Sí
Ayuntamiento de Madrid.....	Sí (1)
Ayuntamiento de Coslada.....	No
Ayuntamiento de Alcobendas.....	Sí (2)
Ayuntamiento de Paracuellos del Jarama.....	No
Ayuntamiento de San Fernando de Henares.....	No
Ayuntamiento de San Sebastián de los Reyes.....	No
WWWF/ADENA.....	No
SEO/BirdLife.....	No
Ecologistas en Acción.....	No
Asociación Ecologista Jarama «El Soto».....	No
Plataforma «Jarama Vivo».....	No

(1) Contesta el Servicio de Evaluación Ambiental. Subdirección General de Calidad y Evaluación Ambiental. Dirección General de Sostenibilidad y Control Ambiental.

(2) Contesta el Departamento de Medio Ambiente. Dirección de Medio Ambiente y Mantenimiento de la Ciudad. Concejalía de Medio Ambiente, Mantenimiento y Relaciones Institucionales.

No se recibieron alegaciones de particulares durante el periodo de exposición pública. El contenido más relevante de los informes recibidos se refleja en el siguiente apartado sobre análisis técnico del órgano ambiental.

C. Resumen del análisis técnico del órgano ambiental

Con fecha 12 de junio de 2019, tiene entrada en la Subdirección General de Evaluación Ambiental del MITECO, el expediente del proyecto «Urbanización y pavimentación nueva campa de rent a car y plataforma de remotos T4S, Aeropuerto Adolfo Suárez Madrid-Barajas». El expediente incluye el proyecto, el EsIA y el resultado de la información pública y consultas realizadas por el órgano sustantivo (que comprende los informes recibidos durante las mismas y las respuestas del promotor a cada uno de ellos).

Con fecha 21 de junio de 2019 desde la Subdirección General de Evaluación Ambiental del Ministerio para la Transición Ecológica se solicita al órgano sustantivo la subsanación de las consultas a las Administraciones públicas afectadas habida cuenta de que no había consultado al/los organismo/s con competencias en materia de prevención y gestión de riesgos derivados de accidentes graves o catástrofes (como establece el artículo 37.2f de la Ley 21/2013, de 9 de diciembre).

Con fecha 28 de agosto de 2019 se recibe un oficio procedente de ENAIRE indicando que, como órgano sustantivo del proyecto, ha procedido a solicitar sendos informes a la Agencia Estatal de Seguridad Aérea (AESA) y a la Dirección General de Protección Civil y Emergencias, de los que, una vez transcurridos 30 días hábiles, no ha recibido respuesta; y solicitando la reanudación de la tramitación del proyecto, habida cuenta de la información de detalle aportada por el promotor que incluye los bajos niveles de probabilidad de ocurrencia y vulnerabilidad del proyecto ante sus riesgos asociados.

Con la información hasta aquí recabada se elabora la declaración de impacto ambiental.

C.1 Análisis ambiental para selección de alternativas.

Tras justificar la necesidad de ejecución del proyecto considerando la demanda y el crecimiento del aeropuerto, el promotor indica que las nuevas infraestructuras a construir están fuertemente condicionadas y vinculadas a las ya existentes, por lo que alega que no puede plantear alternativas de ubicación de las mismas. No obstante, en el caso de la plataforma de remotos, el promotor analiza la posibilidad de situarla bien al norte o al sur del edificio terminal T4S. Finalmente, dado que el movimiento de tierras será notablemente mayor en el caso de la ubicación norte, opta por la ubicación al sur.

Para la obtención del material de préstamo necesario para la nivelación de la plataforma de remotos (486.000 m³), el promotor valora dos alternativas: la alternativa 1 que contempla la opción de obtenerlo de varias canteras (todas situadas a más de 50 km de distancia del aeropuerto); y la alternativa 2 que plantea explotar una nueva zona de préstamos de 332.000 m² de superficie, situada en el interior del propio recinto aeroportuario, al oeste de la pista 18R-36L. El promotor selecciona la alternativa 2 pues la considera más favorable para la calidad física y química del aire al evitar el transporte del material desde las canteras de origen, aunque estima que tendrá mayores impactos respecto a la ocupación del suelo y a la afección a la vegetación. El promotor concluye que, con la aplicación de las medidas protectoras y correctoras, principalmente de integración paisajística, el posible efecto ambiental generado será minimizado en la medida de lo posible.

No obstante, este órgano ambiental considera que el análisis ambiental realizado por el promotor para la selección de la alternativa 2 (explotación de una zona de préstamo ubicada en el interior del aeropuerto) es somero e insuficiente para justificar su selección. En el siguiente apartado sobre análisis de los impactos significativos de la alternativa elegida se exponen los motivos que fundamentan tal apreciación. Además, cabe señalar que teniendo en cuenta el volumen extraído (superior a 2.000.000 m³ anuales), la superficie afectada (superior a 25 ha), la cercanía a núcleos de población (< 2 km), así como su potencial visibilidad desde autopistas o autovías o posible afección al nivel freático, incluyen a esta actuación, por sí sola, en el grupo 2 del anexo I de la Ley 21/2013 de 9 de diciembre.

C.2. Tratamiento de los impactos significativos de la alternativa elegida.

A la vista del EsIA, las contestaciones a las consultas y las alegaciones recibidas, se reflejan a continuación los impactos más significativos del proyecto y su tratamiento.

C.2.1 Suelo, suelo contaminado y residuos.

Las acciones de los proyectos con incidencia potencialmente significativa sobre el suelo son: despeje y desbroce de la vegetación, movimientos de tierras, desmontaje y demoliciones, asfaltado y pavimentado y movimientos de maquinaria.

El proyecto de urbanización y pavimentación de nueva campa de rent a car, ocupará una superficie de 35.000 m² mientras que la plataforma de remotos abarcará una superficie de 298.100 m², de la que una parte importante (127.500 m²) se encuentra pavimentada actualmente. Por tanto, entre los dos proyectos, la superficie de suelo natural que será nuevamente ocupada y pavimentada de forma permanente asciende a 205.500 m².

Para la ejecución de las actuaciones previstas serán necesarios importantes movimientos de tierras cuyos volúmenes se resume en la siguiente tabla. Entre ellos, destaca el aporte de 486.000 m³ de suelo seleccionado para la construcción de la plataforma de remotos que procederán de la zona de préstamos identificada en el EsIA. Dicha zona dispone de una superficie total de 332.000 m², una potencia de 4 m y un volumen total de suelos tolerables potencialmente extraíbles de 1.810.000 m³.

Movimiento de tierras	Volumen (m ³)
<i>Plataforma de remotos</i>	
Tierra vegetal	100.000
Desmonte de suelos tolerables que se reutilizan para los rellenos	346.000
Tierras necesarias de préstamos	486.000
Volumen total de relleno (suelos tolerables reutilizados + préstamos)	832.000
<i>Campa rent a car</i>	
Tierra vegetal extendida en terrenos del aeropuerto	18.735
Desmonte de suelos tolerables que se reutilizan para los rellenos	13.170
Tierras necesarias de préstamos	3.310
Volumen total de relleno (suelos tolerables reutilizados + préstamos)	16.480

El volumen de desmonte de los dos proyectos asciende a 359.170 m³, material que será reutilizado en su totalidad en la propia obra.

En cuanto a las zonas destinadas a la instalación de zonas auxiliares, del total de terrenos utilizados (27.050 m²), sólo 600 m² se encuentran sin pavimentar en la actualidad. El resto se corresponde mayoritariamente con superficie pavimentada en desuso, en la que anteriormente se ha ubicado el campamento de construcción de otras obras de ampliación del aeropuerto.

En relación a la generación de residuos, el promotor ha incluido un anejo sobre «Gestión de Residuos» en los proyectos de ambas actuaciones, donde se estima la cantidad de residuos que está previsto que se genere durante la construcción de cada una de las actuaciones proyectadas, así como su destino final. Las mayores cantidades de residuos que se generarán corresponden a «Tierra y piedras distintas de las especificadas en el código 17 05 03» y «hormigón» de las que se generarán, respectivamente, 180.000 y 667,5 t durante la construcción de la plataforma de remotos, así como, 32.309 y 575 t en el caso de la campa rent a car. El destino final previsto para estos residuos es una planta de reciclaje de residuos de construcción y demolición (RCD).

Consecuentemente, los principales impactos identificados por el promotor están relacionados con la pérdida de superficie de suelo natural, la modificación del relieve y de las propiedades físicas del suelo, así como, la contaminación por vertidos accidentales de sustancias químicas o generación de residuos. Todo ello, no sólo en el lugar de ejecución de los proyectos y zonas auxiliares (donde la mayor parte de la superficie se encuentra actualmente pavimentada y alterada), sino principalmente, en la zona de préstamos de dónde serán extraídos los 486.000. m³ de materiales necesarios.

En la documentación ambiental el promotor contempla medidas preventivas y correctoras para la protección del suelo, entre ellas destacan: retirada de forma separada de la capa superior de tierra vegetal de todas las superficies de suelo natural afectadas; separación de los materiales y escombros que puedan ser utilizados como relleno en la propia obra, (concretamente, de los 848.480 m³ de material de relleno necesario, el 42% procederá de los desmontes realizados en la propia obra); empleo de caminos existentes para los movimientos de maquinaria entre las distintas zonas de la obra; instalación de

una planta de machaqueo en la zona de ubicación de la plataforma de remotos T4S que permita el reciclado de los escombros generados; asegurar la impermeabilización del suelo de las instalaciones auxiliares; delimitar el área de trabajo y tránsito de maquinaria de vehículos mediante jalonamiento; etc. Además, el promotor alude de forma específica al cumplimiento de legislación sectorial en materia de residuos y suelos contaminados (Ley 22/2011, de 28 de julio, de Residuos y suelos contaminados; Real Decreto 9/2005, de 14 de enero, por el que se establece la relación de actividades potencialmente contaminantes del suelo y los criterios y estándares para la declaración de suelos contaminados; Real Decreto 105/2008 de 1 de febrero, por el que se regula la producción y gestión de los residuos de construcción y demolición; Real Decreto 833/88, modificado por el Real Decreto 952/97 sobre residuos peligrosos; y a la Orden 2726/2009, de 16 de julio, que regula la gestión de los residuos de construcción y demolición de la Comunidad de Madrid).

En relación a los informes recibidos durante la fase de consultas, la Dirección General de Medio Ambiente y Sostenibilidad de la Comunidad de Madrid considera que se debería describir con detalle la extracción de las tierras de préstamo y sus posibles impactos así como aportar información sobre la configuración de los terrenos antes y después de la extracción de tierras, indicando la profundidad del hueco y la altura y pendientes de los taludes perimetrales, incluyéndose dicha información en cartografía, con perfiles topográficos que incluyan los terrenos adyacentes a la zona de préstamo para visualizar como quedarán integrados en ellos. El organismo indica también que no se aclara la procedencia de los materiales de préstamo necesarios para la construcción de la campa de rent a car. Finalmente, considera que, de forma general, la incidencia en los distintos aspectos ambientales de la explotación de dicho préstamo ha sido subestimada por el promotor.

A estas cuestiones el promotor contesta que el proyecto de la plataforma de remotos T4S incluye un estudio sobre la caracterización geológica y geotécnica de los materiales en los terrenos en los que se ha previsto ubicar la zona de préstamos e incluye los planos de las secciones de excavación previstas, donde se puede observar la configuración de los terrenos y la no afección al nivel freático. También indica que, en caso de coincidir las obras de ambas actuaciones (campa rent a car y plataforma de remotos) el material de préstamos necesario para la construcción de la campa se obtendrá de la misma zona de préstamos ubicada en el interior del aeropuerto.

Este órgano ambiental ha analizado el estudio geológico y geotécnico al que alude el promotor, y ha comprobado que no contempla los aspectos mencionados por la Dirección General de Medio Ambiente y Sostenibilidad de la Comunidad de Madrid (detalle sobre la extracción y sus posibles impactos, especialmente en lo referente a la configuración de los terrenos una vez realizada la extracción). Dicha información, debería haber sido incluida en el EsIA, ya que se considera indispensable la evaluación de los efectos que tendrá la explotación del préstamo sobre la morfología del relieve, el suelo y el subsuelo, más aun, teniendo en cuenta que, como se indicó anteriormente, la actuación, por sí sola, se incluye en el grupo 2 del anexo I de la Ley 21/2013, de 9 de diciembre. Por este motivo, se ha incluido la condición 1 en el apartado F de la presente resolución.

La Dirección General de Medio Ambiente y Sostenibilidad de la Comunidad de Madrid también considera que se deberían haber detallado la descripción de algunas instalaciones y actuaciones que contempla el proyecto, como por ejemplo la capacidad para estacionamiento de vehículos en la campa rent a car. El promotor indica que «serán las empresas de alquiler de vehículos quienes realicen la definición geométrica definitiva, la asignación de plazas, así como la definición de las instalaciones propias necesarias».

El citado organismo señala también que «el destino de la tierra vegetal sobrante debería utilizarse para restauración de zonas degradadas y no destinarse a vertedero», lo que se incluye en la condición 2 del apartado F.

El Área de Evaluación Ambiental del Ayuntamiento de Madrid indica en su informe que, puesto que se trata de actividades potencialmente contaminantes del suelo, de acuerdo con la legislación vigente, se deberá presentar un informe preliminar de situación del suelo

antes de la implantación de los proyectos ante el órgano competente en materia de suelos contaminados de la Comunidad de Madrid. Lo que también se ha trasladado al apartado F de la presente resolución (condición 3).

C.2.2 Agua.

En relación a los impactos sobre la hidrología superficial, según se indica en el EsIA, ninguno de los seis arroyos que discurren por el interior del aeropuerto se verá afectado directamente por las actuaciones previstas. No se ocuparán bienes de DPH ni zonas de servidumbre o policía asociadas a sus cauces. Sin embargo, el promotor prevé impactos indirectos asociados a la generación de sólidos en suspensión, a la modificación de las formas de relieve y de la red de drenaje natural del terreno, especialmente, en el arroyo de Las Zorreras (próximo a la zona sur de los préstamos). Aunque el promotor indica que no se prevé que el proyecto pueda provocar la alteración significativa de los flujos naturales de la escorrentía ni favorecer procesos de erosión hídrica.

En relación a los impactos sobre el agua subterránea, el promotor indica que durante la construcción de la campa rent a car y de la plataforma de remotos T4S, así como, durante la explotación de la zona de préstamos no se producirán afecciones sobre las masas de agua subterráneas existentes ya que no se afectará al nivel freático en ningún caso. Como impactos indirectos, se prevé que se reducirá la superficie de infiltración natural del acuífero por la ocupación e impermeabilización del suelo y se producirá un aumento del riesgo de contaminación como consecuencia de posibles vertidos accidentales durante la construcción y explotación. En línea con lo anterior, en el EsIA se destaca que la plataforma de remotos se ubica sobre un acuífero que presenta unas características litológicas de permeabilidad alta a muy alta y por tanto, vulnerable a la contaminación. Se indica que podrían producirse fugas de combustible de la red de tuberías enterradas e hidrantes, así como, vertidos accidentales de hidrocarburos durante las operaciones de recarga de combustible de las aeronaves. Por el contrario, la campa rent a car se sitúa sobre una zona menos permeable donde, según se indica, no se espera que se produzcan vertidos accidentales ya que se utilizará únicamente como depósito de vehículos y no se realizarán operaciones con combustibles ni otras operaciones de mantenimiento o utilización de sustancias contaminantes.

Para el seguimiento de la contaminación de las aguas subterráneas, el Aeropuerto Adolfo Suárez Madrid-Barajas dispone en la actualidad de una red de piezómetros, situándose dos de ellos (7C-1 y 8D-1) en la zona donde está prevista la construcción de la plataforma de remotos T4S. Con una periodicidad semestral, se determina la fase libre de hidrocarburos, la conductividad eléctrica, el pH, sustancias lipófilas y amonio. Según se indica, los resultados se remiten al Área de Planificación y Gestión de Residuos de la Comunidad de Madrid. Durante el período junio 2014-junio 2018, no se han detectado fase libre de hidrocarburos en dichos piezómetros. Además, se especifica que ninguno de los parámetros analizados supera los niveles máximos admisibles establecidos por el Real Decreto 140/2003, de 7 de febrero, por el que se establecen los criterios sanitarios de la calidad del agua de consumo humano.

El consumo de agua durante la ejecución de las obras se estima entre los 3.000 y 5.000 m³ que serán suministrados por el aeropuerto y el promotor no lo considera relevante frente al consumo total que presenta el aeropuerto en la actualidad.

En el EsIA el promotor contempla medidas preventivas y correctoras sobre los impactos descritos durante la construcción, las cuales se resumen a continuación: se evitará que los trazados de los caminos de acceso a obra pasen sobre cauces de arroyos u otros elementos pertenecientes a la red principal de drenaje natural; los depósitos temporales de materiales y las zonas de acopio se situarán, como mínimo, a una distancia de 100 m de los cauces; se instalarán barreras de sedimentos en las cercanías de los sistemas fluviales; los parques de maquinaria estarán impermeabilizados; se contará con instalaciones específicas para el cambio de lubricantes, un sistema de depuración primaria, balsas de decantación con separadores de grasas y zanjas filtrantes para el tratamiento de aguas de lavado y vertidos accidentales; en el lateral de esta zona con la cota más baja,

se incorporará un murete perimetral de retención de suficiente capacidad; se definirán lugares específicos para el lavado de cubas que contarán también con los sistemas de depuración primaria necesarios; se construirán dos balsas impermeabilizadas de decantación provisional durante las obras para las aguas procedentes del parque de maquinaria y otros elementos, en cada zona de instalaciones auxiliares. En relación a estas balsas, el promotor indica que para determinar su capacidad se tendrá en cuenta, entre otros aspectos, el caudal de escorrentía que llegaría a las balsas y contarán con un sistema de depuración (compuesto de decantación, filtración y percolación de tal manera que posibiliten la retención de grasas y aceites, así como, la adecuación del pH). Estas balsas serán desmanteladas al finalizar las obras y sus lodos gestionados adecuadamente, no obstante, no se especifica el destino de las aguas residuales generadas.

Durante la explotación, el promotor indica que las principales medidas para evitar la contaminación se basan en el control y adecuada gestión de las aguas residuales producidas así como en dotar a la instalación de las adecuadas medidas para su recogida y tratamiento, evitando que se produzcan vertidos accidentales o fugas de sustancias contaminantes. Concretamente, la red de suministro de combustible de aeronaves en la plataforma de remotos contará con sistemas de telemando y control; sistema de detección de fugas pasivo y activo; protección catódica, así como, detección y prevención de incendios en arquetas.

Además, en el EsIA se describe el sistema de drenaje de las instalaciones previstas. La red de nuevos colectores que recogen las aguas de la plataforma de remotos se conectarán a la red de drenaje y a la PSH de la plataforma del satélite de la T4 que será adecuada y modernizada a tal fin. Según indica el promotor, esta red y la PSH poseen suficiente capacidad para asumir las aguas provenientes de la nueva plataforma de remotos, considerando un periodo de retorno de 10 años, que es el tiempo establecido en el dimensionamiento de la misma. En el caso de la campa rent a car, el drenaje de la parcela será realizado con cunetas abiertas perimetrales alrededor de la parcela; canaletas para los interiores de las parcelas e imbornales y sumideros en el vial principal. Esta red de drenaje se conectará a las redes de drenaje que existen actualmente alrededor de la parcela.

Durante las consultas realizadas se ha recibido informe del Área de Calidad Hídrica de la Dirección General de Medio Ambiente y Sostenibilidad de la Comunidad de Madrid donde manifiesta que la declaración de impacto ambiental garantizará que las labores de extracción llevadas a cabo en zona de préstamos no afecten al nivel freático, respetando al menos 0,5 m de protección sobre el mismo. Además advierte que el órgano ambiental deberá incidir en las medidas que han de ser adoptadas para salvaguardar las condiciones de drenaje existente en la zona de préstamos, tanto en caudal como en calidad de las aguas, así como las medidas relativas al control de arrastre de sólidos y contaminación. Habida cuenta de que este organismo pone de manifiesto la necesidad de incidir en la declaración de impacto ambiental sobre la protección del nivel freático y sobre las medidas para salvaguardar las condiciones de drenaje existente en la zona de préstamos, se deduce que considera tales aspectos insuficientemente analizados y justificados por el promotor en el EsIA.

La Dirección General de Medio Ambiente y Sostenibilidad de la Comunidad de Madrid, reitera que no se podrán extraer tierras por debajo del nivel freático insistiendo en el respeto de, al menos, 0,5 m sobre el mismo. En su contestación, el promotor alude al estudio geológico y geotécnico incluido en el proyecto de la plataforma de remotos T4S, donde se muestran los planos de las secciones de excavación previstas y, a su juicio, se puede observar la configuración de los terrenos y la no afección al nivel freático.

Una vez analizado el estudio geológico y geotécnico al que hace referencia el promotor, siguen existiendo dudas significativas sobre la afección al nivel freático causada por la explotación de la zona de préstamos y sobre el efecto a las condiciones de drenaje natural existente. Además, en el EsIA se recoge «en el caso de que apareciera agua en superficie como resultado de una excavación por debajo del nivel freático, esta será drenada y tratada convenientemente, antes de su vertido a un cauce natural» y «En caso de aparecer

agua debido a excavaciones por debajo del nivel freático, y siempre que se quiera aprovechar para otros usos, esta será tratada y gestionada adecuadamente». Por lo tanto, el contenido del EsIA resulta incongruente.

Así, para garantizar la protección del sistema hidrológico subterráneo este órgano ambiental incluye en el apartado F de la presente resolución, las condiciones números 1 y 5. Además, se añaden las condiciones 6-11 con objeto de intensificar la prevención de la contaminación accidental que pudiera producirse como consecuencia de la ejecución del proyecto, teniendo en cuenta la existencia de la masa de agua subterránea 030.024 Aluvial de Jarama (Guadalajara-Madrid), así como, la presencia en el entorno aeroportuario de cauces naturales que vierten al río Jarama, tal y como se especifica en el EsIA.

La Confederación Hidrográfica del Tajo emite también un informe en el que establece una serie de condiciones que han sido incluidas en el apartado F de la presente resolución (condiciones 12-18).

Finalmente, el Servicio de Evaluación Ambiental del Ayuntamiento de Madrid señala que se deberá dar cumplimiento a la Ordenanza de Gestión y Uso Eficiente del Agua en la Ciudad de Madrid, aspecto que ha sido incorporado al apartado F de la presente resolución (condición 19). Además, propone la construcción de un depósito para la recogida y tratamiento de las aguas glicoladas de la plataforma de remotos, cuando esta se use como plataforma de deshielo. A esta cuestión el promotor contesta que no se realizarán operaciones de deshielo de aeronaves en la plataforma de remotos y que el aeropuerto cuenta con instalaciones específicas para tal fin, no autorizándose esta actividad fuera de las mismas. Finalmente, el organismo propone la utilización de pavimento filtrante con el objetivo de minimizar el impacto sobre la recarga de los acuíferos existentes, cuestión sobre la que también incide el Departamento de Medio Ambiente del Ayuntamiento de Alcobendas. En relación a ello, el promotor considera poco conveniente la aplicación de pavimento filtrante, pues aumentaría el riesgo de contaminación de los acuíferos y, consecutivamente, del río Jarama. Este órgano ambiental coincide con el criterio adoptado por el promotor sobre este aspecto.

C.2.3 Ruido.

Para el estudio de la afección sonora prevista durante las obras, el promotor ha utilizado el método de cálculo que se rige por la norma «ISO 9613: partes 1 y 2. Atenuación del ruido durante su propagación en el ambiente». Para su aplicación se ha utilizado el software Cadna-A 4.6.155 desarrollado por DataKustik. Se ha previsto que las actuaciones de construcción se van a desarrollar en el período diurno (con un turno de 8 horas) para el proyecto de la campa rent a car. En el caso de la plataforma de remotos, la mayoría de actuaciones se desarrollarán también en periodo diurno, excepto aquellas que puedan impedir el correcto funcionamiento del aeropuerto, que se desarrollarán en periodo nocturno (como el encastre de las calles de rodaje).

Se han obtenido las isófonas correspondientes a los niveles Leq 60, 65, 70, 73 y 75 dB(A) para el período día (07-19 horas) y las isófonas correspondientes a Leq 50, 55, 60, 63 y 65 dB(A) para el período nocturno (23-07 horas). Tras analizar los resultados y valorar las repercusiones acústicas de las obras asociadas a los proyectos objeto de evaluación, el EsIA concluye que el ruido generado se concentra en las proximidades de los focos de obra y dentro de los límites de la Zona de Servicio Aeroportuario. El promotor no ha detectado la superación de los objetivos de calidad acústica fijados en Real Decreto 1367/2007, de 19 de octubre, en ninguna de las fases de actuación contempladas durante la construcción de ninguno de los proyectos objeto de estudio y alude de forma expresa a su cumplimiento.

Durante la fase de operación, el promotor ha calculado mediante simulación, el ruido producido por el movimiento de las aeronaves teniendo en cuenta el tráfico aéreo esperado en el horizonte 2021 (escenario de puesta en funcionamiento de las instalaciones evaluadas). Para obtener las isófonas del escenario de puesta en funcionamiento se ha empleado la última versión disponible (7.0d) del modelo INM (Integrated Noise Model) de la FAA (Federal Aviation Administration). Las isófonas obtenidas muestran un ligero aumento de la afección acústica sobre áreas acústicas tipo «e» (sectores del territorio con

predominio de suelo de uso sanitario, docente y cultural) y «a» (sectores del territorio con predominio de suelo de uso residencial) en Coslada y Mejorada del Campo respectivamente. Se indica que estos cambios serán debidos principalmente al incremento de las operaciones de aeronaves previsto para este escenario como consecuencia del crecimiento y desarrollo del aeropuerto, no obstante, se indica que estas zonas se encuentran actualmente incluidas dentro de la servidumbre acústica y del Plan de Aislamiento Acústico del Aeropuerto.

El EsIA contempla medidas para minimizar el incremento de la contaminación acústica en fase de construcción, especialmente en lo referente a las características y mantenimiento de la maquinaria de obra, así como a la planificación de las actuaciones y caminos de acceso a la misma. En cuanto a la fase de operación, el promotor considera que las medidas que se aplican en la actualidad en el aeropuerto en el marco del Plan de Acción Contra el Ruido son adecuadas para afrontar la situación acústica que se producirá tras la puesta en marcha de las actuaciones previstas (Plan de Aislamiento Acústico, desincentivación del uso de aeronaves ruidosas, restricciones operativas y procedimientos operativos de reducción de ruido, sistema de monitoreo de ruido, etc.).

Durante la fase de información pública, el Área de Calidad Atmosférica de la Dirección General de Medio Ambiente y Sostenibilidad de la Comunidad de Madrid propone una serie de medidas y buenas prácticas de obra de carácter general que deberán ser tenidas en cuenta por el promotor en la redacción de los proyectos constructivos.

El Servicio de Evaluación Ambiental del Ayuntamiento de Madrid señala que no se ha evaluado el impacto acústico de las operaciones de tierra de las aeronaves (rodadura y estacionamiento) y el efecto en las zonas residenciales afectadas. El promotor responde que la plataforma de remotos se ubicará entre las cuatro pistas de aterrizaje y despegue del aeropuerto, por tanto, el ruido dominante será siempre el ocasionado por estas operaciones, sin que el ruido producido por las operaciones en tierra tenga una contribución significativa al ruido total existente en la zona. Adicionalmente, señala que no existen viviendas próximas que pudieran verse afectadas por el ruido generado por las operaciones en tierra, situándose la zona residencial más próxima a la plataforma de remotos a 1,5 km de distancia, estando además apantallada por los edificios y hangares del propio aeropuerto. No obstante, para evitar un incremento significativo del ruido percibido por los núcleos de población más cercanos a la plataforma de remotos, se ha establecido en la presente resolución la condición n.º 20.

Finalmente, se ha constatado que el promotor no ha evaluado la contaminación acústica causada como consecuencia de la explotación de la zona de préstamos. Aunque ha tenido en cuenta el ruido ocasionado por el tráfico de camiones durante el transporte del material, no ha analizado la contaminación acústica producida durante los movimientos de tierra y la extracción del mismo. Cabe señalar que esta zona de préstamos se ubica en el límite oeste del aeropuerto, colindando con zonas recreativas y destinadas a la práctica de deporte. Además, el promotor basó la selección de la alternativa 2 (extracción de préstamos del propio aeropuerto) en la menor contaminación acústica de la alternativa, aspecto que acentúa aún más, la necesidad de su análisis pormenorizado.

C.2.4 Aire, factores climáticos, cambio climático.

Las obras producirán el incremento de emisiones de partículas y gases a la atmósfera que el promotor considera temporal y reversible. Se ha realizado una estimación de las mismas, utilizando la información de referencia del EMEP/EEA, guía desarrollada por la Agencia Europea del medio Ambiente, obteniéndose los siguientes valores:

Campa rent a car (emisiones totales en t)										
FC ¹	CO ₂ e	CO ₂	N ₂ O	CH ₄	CO	COV	PM	NH ₃	NO _x	SO _x
367,99	1.176,13	1.162,91	0,041	0,018	2,801	0,462	0,198	0,003	5,426	0,007

Plataforma de remotos T4S (emisiones totales en t)

FC1	CO ₂ e	CO ₂	N ₂ O	CH ₄	CO	COV	PM	NH ₃	NO _x	SO _x
4.225,89	13.473,67	13.355,32	0,360	0,327	43,476	5,873	1,665	0,035	68,220	0,085

Durante la explotación, la afección a la calidad del aire se debe principalmente a las emisiones de los motores de las aeronaves, junto con otras fuentes (vehículos que acceden al aeropuerto, vehículos y equipos de apoyo a la aeronave en plataforma -GSE y APU-, prácticas de extinción de incendios, calderas y planta de cogeneración, entre otras). El cálculo de la contaminación en fase de explotación, se ha realizado mediante la simulación de las emisiones de los contaminantes de origen aeroportuario, utilizando el programa EDMS («Emissions and Dispersion Modeling System») en su última versión y con los mismos escenarios utilizados para el caso del ruido. El EslA muestra las huellas de isoconcentración de los contaminantes analizados y su comparación con los parámetros regulados en el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire. Los resultados ponen de manifiesto que las actuaciones proyectadas no afectan de forma significativa la calidad del aire de la zona. El promotor considera que es probable que el reparto más homogéneo de aeronaves en plataforma disminuya las concentraciones altas de contaminantes en puntos críticos.

En el EslA se proponen una serie de buenas prácticas de obra ampliamente utilizadas y recomendadas para reducir el impacto producido sobre la calidad del aire. Durante la operación, el promotor considera que las medidas que se aplican en la actualidad en el aeropuerto para la prevención y gestión de la contaminación atmosférica son adecuadas para hacer frente a la contaminación atmosférica que se producirá tras la puesta en marcha de las actuaciones previstas (red de vigilancia de calidad del aire; la renovación de las flotas y sustitución de motores diésel por combustibles más limpios o motores eléctricos, así como, la planificación de sus movimientos; ampliación a todos los edificios e instalaciones aeroportuarias actuaciones de eficiencia energética y otras medidas recomendadas por la Organización de la Aviación Civil Internacional y la FAA, etc.).

Durante las consultas realizadas, el área de Evaluación Ambiental del Ayuntamiento de Madrid recuerda la necesidad de cumplimiento del Real Decreto 337/2014, de 9 de mayo, y del Real Decreto 115/2017, de 15 de febrero, lo que ha sido trasladado al apartado F de la presente resolución (condiciones 26 y 27). Así mismo, el organismo recomienda realizar un estudio de viabilidad de opciones energéticas más limpias así como el suministro de energía de red 100% de origen renovable certificada. Añade que se deberá dotar a los aparcamientos de la flota en la campa de vehículos con la instalación eléctrica específica para la recarga de los vehículos eléctricos según normativa. El promotor informa de que actualmente en el aeropuerto se están llevando a cabo medidas encaminadas a impulsar la eficiencia energética y la progresiva utilización de energías renovables en el aeropuerto. No obstante, con objeto de que el promotor defina de forma más específica y detallada la concreta aplicación de estas medidas generales sobre cada una de las actuaciones contempladas, se establece la condición n.º 22 de la presente resolución.

El Área de Calidad Atmosférica de la Dirección General del Medio Ambiente y Sostenibilidad de la Comunidad de Madrid señala que la instalación de la planta de fabricación de hormigón y de la planta de fabricación de mezclas bituminosas, son actividades clasificadas como Grupo B según el Catálogo de Actividades Contaminadoras de la Atmósfera y están sometidas a autorización administrativa, tal y como establecen la Ley 34/2007, de 15 de noviembre y el Real Decreto 100/2011, de 28 de enero. Además, para reducir las emisiones ocasionadas por dichas instalaciones propone una serie de medidas. Ambas consideraciones han sido reflejadas en el apartado F de la presente resolución (condiciones 23 y 24).

Por su parte, la Dirección General de Medio Ambiente y Sostenibilidad de la Comunidad de Madrid considera que las plantas de aglomerado asfáltico y hormigón, mencionadas como instalaciones auxiliares en el EslA, podrían estar también sometidas a evaluación de impacto ambiental, debiendo incluir así una detallada descripción de las mismas y de sus

efectos asociados, así como una serie de medidas correctoras. El promotor contesta que la evaluación ambiental de estas infraestructuras se ha realizado de forma global, conjuntamente con el resto de las instalaciones y actuaciones a realizar por el proyecto.

La Oficina Española de Cambio Climático indica en su informe que las medidas descritas por el promotor son adecuadas.

Finalmente, se comprueba que el promotor no ha evaluado los efectos de la explotación de la zona de préstamos sobre la contaminación atmosférica. De forma análoga a lo indicado anteriormente sobre el ruido, cabe señalar que el promotor justificó la selección de la alternativa 2 (extracción de préstamos del propio aeropuerto) en la menor contaminación atmosférica de la alternativa, aspecto por el cual, debería haber sido analizada convenientemente.

C.2.5 Flora y vegetación, fauna, biodiversidad.

El EsIA señala que los impactos sobre la vegetación se producirán durante la construcción de las instalaciones proyectadas (plataforma de remotos y *campana rent a car*) en la que se ocupará de forma permanente una superficie de vegetación herbácea de 20,55 ha. La superficie total desbrozada se estima en 24,3 ha. Según se indica en el EsIA la superficie afectada se corresponde con zonas de erial (dedicada al cultivo hasta hace pocos años), por lo que no existen poblaciones naturales que le otorguen al conjunto un valor botánico o ecológico notable. Tal y como se indicó anteriormente, las actuaciones se ubican sobre explanadas degradadas, con vegetación de tipo regresivo y con suelos parcialmente pavimentados y restos de escombros en algunos enclaves. Se ha estimado la eliminación de 21 ejemplares arbóreos (chopos, álamos olmos y pinos). Por lo tanto, el promotor concluye que no se producen afecciones sobre HIC ni formaciones vegetales de interés o especies protegidas y que la afección sobre el arbolado es muy reducida.

En relación a la zona de préstamos, también se identifica como un erial conformado por vegetación herbácea, algunos pies aislados de retama, pies arbóreos de *Populus alba* en pequeños rodales y de escasa entidad y algún pie aislado de pino (*Pinus pinea*). No se han determinado sin embargo, la superficie total de vegetación afectada ni el número de pies arbóreos que resultarían destruidos.

En el EsIA se identifican las siguientes medidas para minimizar la afección sobre la vegetación: jalonamiento rígido en la zona de obra; protección de tronco y raíces de árboles; optimización de los espacios de acopio y parque de maquinaria; hidrosiembra y revegetación de todas las superficies afectadas por las obras que no hayan sido ocupadas de forma permanente; reposición de ejemplares arbóreos afectados por árboles de edad similar. El promotor manifiesta que para la reposición de los ejemplares arbóreos se consultará previamente con la Dirección General de Medio Ambiente y Sostenibilidad de la Consejería de Medio Ambiente y Ordenación del Territorio de la Comunidad de Madrid para contar con su autorización y cumplir con lo dispuesto en la Ley 8/2005, de 26 de diciembre. Esta reposición deberá realizarse en zonas del interior del recinto aeroportuario, previo acuerdo con la Dirección del aeropuerto, siempre respetando las condiciones de seguridad operacional exigibles, incluidas las asociadas a riesgo de atracción de fauna. Además, el promotor contempla la erradicación de *Cortaderia selloana* en los lugares en que ha sido localizada.

En relación a la fauna, en el EsIA se refleja que las obras podrían ocasionar la destrucción de ejemplares, de lugares de nidificación o de alimentación, así como, el abandono y desplazamiento de los individuos hacia otras zonas. Sin embargo, a la vista del inventario realizado, el promotor señala que las zonas afectadas por las obras carecen de importantes poblaciones faunísticas naturales que otorguen al conjunto un valor ecológico notable. Tampoco se han identificado zonas de cría o reproducción de especies sometidas a algún régimen de protección especial a nivel nacional o autonómico.

Durante la explotación podrían producirse interferencias entre aves y aeronaves, sin embargo, el promotor señala que las actuaciones llevadas a cabo no afectarán al escenario futuro, pues las rutas de las aeronaves, las aproximaciones y despegues se mantienen invariables.

El efecto producido por el incremento de contaminación lumínica derivado de la instalación de los nuevos sistemas de iluminación se ha considerado de escasa relevancia dado el nivel de antropización presente el ámbito de estudio.

Para evitar afecciones sobre la fauna, antes de la realización de las obras, el promotor propone la realización por parte de un equipo de especialistas de una batida para la identificación de la fauna presente en las zonas de actuación. Si se detectasen ejemplares de una especie amenazada o protegida por la legislación vigente, se pondrá en conocimiento de la Consejería de Medio Ambiente de la Comunidad de Madrid. Adicionalmente, las obras deberán ser programadas de tal modo que se eviten las actuaciones más ruidosas durante la época de cría de avifauna (entre el 1 de marzo hasta el 15 de julio). También se evitará el desbroce y retirada de tierra vegetal en ese periodo.

Durante la explotación, se aplicará el programa de gestión de riesgo de fauna del aeropuerto que incluye un análisis sobre la afección y situación de la fauna en el aeropuerto y establece medidas para su manejo y la gestión del hábitat. Asimismo, el promotor prevé delimitar correctamente las zonas de flujo de pasajeros y vehículos para impedir el acceso a zonas aisladas o de mayor valor natural del aeropuerto. La iluminación exterior utilizada en las torres mega de la nueva plataforma de remotos, en los báculos de los viales y en el balizamiento, debe ser de tipo LED y contarán con una estructura exterior que dirija la iluminación hacia la plataforma, evitando su dispersión.

En relación a los informes recibidos durante la fase de información pública y consultas a las administraciones públicas, la Dirección General de Medio Ambiente y Sostenibilidad de la Comunidad de Madrid señala que se deberá justificar el cumplimiento de las medidas establecidas en la Ley 8/2005, de 26 de diciembre, de Protección y Fomento del Arbolado Urbano de la Comunidad de Madrid, así como lo dispuesto en las ordenanzas municipales que resulten de aplicación. En la elección de especies para restauración, se priorizarán aquellas sin polinización anemófila, evitando, en todo caso, las que generan los pólenes más alérgenos (arizónica, plátano y olivo). Añade que se incluirá en el EsIA la planificación de las obras, la cual deberá evitar que estas coincidan con la época de cría y reproducción de las especies amenazadas presentes en la zona. Estos aspectos han sido reflejados en el apartado F de la presente resolución.

El Área de Medio Ambiente del Ayuntamiento de Alcobendas opina que se deberá comprobar si la vegetación presente en la proyectada zona de préstamos, se encuentra afectada por la Ley 8/2005 y, en caso afirmativo, se deberá solicitar autorización para su eliminación y establecer el correspondiente plan de reposiciones.

Finalmente, El Área de Conservación de Montes de la Dirección General de Medio Ambiente y Sostenibilidad de la Comunidad de Madrid, no encuentra inconveniente respecto a la viabilidad del proyecto presentado siempre que se lleven a cabo las medidas contempladas en el EsIA.

C.2.6. Espacios naturales protegidos, Red Natura 2000.

Como se ha reflejado anteriormente, el espacio protegido más cercano a la zona de actuación es la ZEC ES3110001 «Cuencas de los ríos Jarama y Henares». En el EsIA se indica que este espacio no se verá directamente afectado por ninguna de las actuaciones planteadas que se desarrollarán a una distancia de aproximadamente, 1,7 km (en el caso de la plataforma de remotos) y 4,4 km (en el caso de la campa rent a car). Sin embargo, se señala que podrían producirse afecciones indirectas como consecuencia de la zona de instalaciones auxiliares asociada a la plataforma T4S (que se ubicará a 100 m de la ZEC y a 220 m del cauce del Jarama), así como, la explotación de los préstamos (que se encuentran en una zona cercana al arroyo de Las Zorreras, tributario del río Jarama).

El EsIA estima que la afección indirecta se produciría principalmente por el aumento del ruido, vibraciones y contaminación atmosférica procedente de la maquinaria de obra y vehículos auxiliares, así como por la posibilidad de producirse algún vertido accidental. No se identifican en el EsIA nuevos vertidos sobre el espacio. Mediante la aplicación de las medidas anteriormente expuestas en materia de aguas, contaminación atmosférica, ruido

y fauna, el promotor considera que no se producirán afecciones que pudieran alterar las condiciones óptimas del espacio.

Ninguno de los organismos consultados han informado sobre la posible afección al espacio protegido. Sin embargo, teniendo en cuenta la relativa proximidad de la zona de instalaciones auxiliares asociada a la plataforma T4S, se han añadido en el apartado F de la presente resolución las condiciones n.ºs 30 y 31 con objeto de intensificar los esfuerzos dirigidos hacia evitar la perturbación que pudiera ocasionarse sobre el espacio por causas accidentales o sobrevenidas.

C.2.7 Paisaje y restauración.

El promotor considera que, dada la ubicación del proyecto, el efecto sobre el medio perceptual no será relevante. No obstante, señala que algunas zonas quedarán alteradas o desnudadas, y por lo tanto, fácilmente erosionables, especialmente, el área destinada a zona de préstamos. La modificación del relieve y suelos causada por los movimientos de tierras, nivelación y depósito de excedentes, será la alteración que mayor impacto paisajístico ocasionará.

El promotor añade que todos los proyectos constructivos incluyen un anejo de integración ambiental y restauración paisajística en el que queda claramente reflejada la obligación del contratista de dejar libres de residuos, materiales de construcción, maquinaria, etc. los terrenos ocupados o utilizados durante la fase de obra. El ámbito de actuación será toda la superficie afectada por las obras: suelos ocupados por instalaciones de obra, zonas de movimiento de maquinaria, zona de préstamos y vías de obra. Además, se indica que, una vez se terminen las obras se revegetarán todas aquellas zonas que no hayan sido ocupadas permanentemente por las mismas, como es el caso de la zona de préstamo y de aquellas áreas ocupadas de manera temporal por las instalaciones auxiliares de obra. Al finalizar las obras, estas instalaciones serán desmanteladas y la zona devuelta a su situación original.

Sin embargo, se ha advertido que no se ha incluido en el EsIA un plan de restauración adecuado para la zona de préstamos prevista, que además, se ajuste a lo establecido en el Real Decreto 975/2009, de 12 de junio, sobre gestión de los residuos de las industrias extractivas y de protección y rehabilitación del espacio afectado por actividades mineras. Sobre la restauración de la zona de préstamo, únicamente se recoge en el EsIA que se extenderá la tierra vegetal previamente extraída (100.000 m³) y se revegetará al finalizar las obras. Ello resulta muy general, ambiguo y claramente insuficiente teniendo en cuenta la magnitud de la actuación que se pretende llevar a cabo. Esta circunstancia, junto a las anteriormente indicadas, fundamenta la condición n.º 1 de la presente resolución.

C.2.8 Bienes materiales, patrimonio cultural, vías pecuarias.

Tal y como se indicó anteriormente, y de acuerdo a lo reflejado en el EsIA, en la zona de actuación no se ha inventariado ningún elemento de protección patrimonial arqueológico o paleontológico, situándose el más cercano (PAL-BA-VIII/Barajas 8) a 1 km aproximadamente de ambas actuaciones proyectadas.

Dado el valor arqueológico del entorno aeroportuario, el promotor propone realizar un control arqueológico de los movimientos de tierra. En el caso de que aflorase algún yacimiento arqueológico, paleontológico o etnográfico no inventariado, se informará a la Dirección General de Patrimonio Cultural de la Comunidad de Madrid. Asimismo, señala que se cumplirán las prescripciones establecidas en la Ley 16/1985, de 25 de junio, de Patrimonio Histórico Español, y la Ley 3/2013, de 18 de junio, de Patrimonio Histórico de la Comunidad de Madrid.

La Dirección General de Patrimonio Cultural de la Comunidad de Madrid informa sobre el valor arqueológico y paleontológico de la zona e insiste en la necesidad de realizar un control arqueológico y paleontológico durante la ejecución de las obras que afecten al subsuelo, cuestión que ha sido reflejada en la condición 32 del apartado F de la presente resolución.

El Área de Vías Pecuarias de la Comunidad de Madrid, por su parte informa que las actuaciones propuestas y analizadas en el EsIA se ubican fuera del dominio público pecuario, aunque la zona de préstamos se ubica en las proximidades de las vías pecuarias «Descansadero de la Dehesilla del Retamar» y «Vereda de Barajas a San Sebastián de los Reyes» en el término municipal de Alcobendas. A este respecto, se indica que el proyecto debe especificar las vías de acceso a esta zona de préstamos para comprobar si este acceso se realiza por las vías pecuarias citadas. El promotor indica que no se utilizarán vías pecuarias como accesos a las zonas de ejecución de los proyectos ni a la zona de acopios, los accesos se realizarán siempre por el interior del aeropuerto. En cualquier caso, indica que si fuera necesario utilizar alguna vía pecuaria durante la ejecución de los trabajos se solicitará la debida autorización al organismo competente en materia de vías pecuarias.

D. Efectos derivados de la vulnerabilidad del proyecto ante riesgos de accidentes graves o de catástrofes

El EsIA contiene un apartado en el que se analiza la vulnerabilidad del proyecto ante accidentes graves o catástrofes. Concretamente, se analizan los posibles efectos significativos en el medio ambiente derivados de los riesgos asociados a la ocurrencia de un incendio, inundación, sismo o accidente grave.

En relación a los incendios, se indica que la vulnerabilidad del proyecto ante riesgo de accidentes graves o catástrofes es muy baja dado el grado de aislamiento de la masa forestal existente en el interior del aeropuerto; la presencia de amplias superficies pavimentadas y el escaso valor ecológico de las zonas en las que se ubican las actuaciones.

Sobre la vulnerabilidad del proyecto ante riesgos de accidentes graves o catástrofes causadas por inundación se indica que es muy bajo, ya que ambas actuaciones se localizan a una distancia considerable de las áreas de inundación (T = 10, 100 y 500 años) y de las ARPSIS más cercanas.

En relación a la ocurrencia de un sismo, según se indica en el EsIA y de acuerdo a la cartografía de peligrosidad sísmica elaborada por el IGN, el aeropuerto se encuentra dentro del rango de aceleración pico de 0,02 g, siendo por tanto una zona de baja peligrosidad sísmica.

Sobre la ocurrencia de un accidente grave, en el EsIA se refleja el hecho de que en el aeropuerto se encuentran sustancias peligrosas (combustibles inflamables). No obstante, en la campa de rent a car, tal y como indica el promotor, no se prevé el uso o almacenamiento de este tipo de sustancias, pues se destinará únicamente al depósito de vehículos. Por el contrario, en la plataforma de remotos sí está prevista su utilización. Desde una perspectiva ambiental, el promotor indica que la probabilidad de ocurrencia de un accidente grave es muy baja aunque, en caso de producirse, podría ocasionar importantes consecuencias como la contaminación de la hidrología y el suelo. Además, el promotor pone de manifiesto que teóricamente sería posible que un vertido de combustibles en la plataforma T4S pudiera llegar hasta la ZEC ES3110001 «Cuencas de los ríos Jarama y Henares», no obstante, estima este suceso de baja probabilidad, dada la distancia a la que se ubica la plataforma de remotos del espacio protegido (1,7 km aproximadamente).

Para evitar y afrontar los daños causados por tales circunstancias sobrevenidas, en el EsIA se contemplan medidas de prevención y actuación entre las que destacan: la gestión forestal de las masas arboladas; servicio de extinción de incendios y el Plan de Autoprotección del aeropuerto. Asimismo, el promotor alude de forma expresa al cumplimiento del Real Decreto 840/2015, de 21 de septiembre, por el que se aprueban medidas de control de los riesgos inherentes a los accidentes graves en los que intervengan sustancias peligrosas, el cual establece la obligación de adoptar las medidas necesarias para prevenir accidentes graves y limitar sus consecuencias sobre el medio ambiente y la salud humana.

Se ha constatado que ninguno de los organismos consultados ha informado sobre la vulnerabilidad del proyecto ante riesgo de accidente grave o catástrofe en el ámbito de sus

competencias. Por su parte, ENAIRE, órgano sustantivo del proyecto, indica en el oficio del 28 de agosto de 2019, que el capítulo 7 del EsIA incluye información de detalle sobre los bajos niveles de probabilidad de ocurrencia y vulnerabilidad del proyecto ante posibles efectos significativos en el medio ambiente derivados de los riesgos asociados a la ocurrencia de un incendio, inundación, sismo o accidente grave que se entiende podrían ser aplicables al proyecto evaluado, así como el conjunto de medidas de prevención y actuación propuestas para la mitigación de los posibles efectos.

En línea con lo anterior, este órgano ambiental considera que el proyecto contempla la ampliación de instalaciones existentes y que, por lo tanto, no implica un aumento significativo de la vulnerabilidad del aeropuerto ante riesgos de accidentes graves o catástrofes respecto a la situación actual existente. No obstante, se prevé ampliar la red de suministro de combustible hacia la nueva plataforma de remotos T4S, lugar donde según el EsIA, existe una alta permeabilidad del sustrato y donde se ubica la masa de agua 030.024 Aluvial de Jarama (Guadalajara-Madrid). Asimismo, también se refleja en el EsIA que la zona de instalaciones auxiliares de obra asociada a la plataforma de remotos T4S se localiza cerca de zonas inundables y de la ZEC «Cuencas de los ríos Jarama y Henares». Por lo tanto, se han establecido una serie de condiciones en los apartados F.2 y F.6 de la presente resolución con objeto de intensificar la protección del medio hidrológico y del espacio protegido en caso de ocurrencia de accidentes o circunstancias sobrevenidas.

Por otro lado, el análisis realizado por el promotor en el capítulo 7 del EsIA incluye también aspectos relacionados con la seguridad de los operarios en el trabajo, seguridad de las personas presentes en las instalaciones del aeropuerto, daños materiales, interrupción de los servicios, etc. que no se regulan por la ley 21/2013, de 9 de diciembre y que, por lo tanto, no son objeto de la evaluación de impacto ambiental del proyecto, la cual únicamente comprende los efectos adversos significativos sobre el medio ambiente. Tal y como se indica en el EsIA, las actuaciones y medidas dirigidas a prevenir y controlar los riesgos sobre las personas y los bienes se regularán mediante el Plan de Autoprotección con el que cuenta el aeropuerto y la legislación sectorial vigente a través del sistema público de protección civil.

E. Programa de vigilancia ambiental (PVA)

El EsIA contiene un PVA cuyo objetivo consiste en garantizar el cumplimiento de la totalidad de las medidas preventivas y correctoras descritas en el EsIA y de las condiciones adicionales establecidas en la DIA. En cada una de las fases de dicho programa, se realizará un seguimiento de la eficacia de las medidas adoptadas y sus criterios de aplicación, emitiendo los correspondientes informes de vigilancia que serán elaborados por el Director Ambiental de Obras. Concretamente, se contempla la elaboración de los siguientes informes:

- 1) Antes de la ejecución de las obras:
 - Certificado de adecuación ambiental de los proyectos constructivos a la DIA y al EsIA junto con el informe justificativo en el que se detalle punto por punto su cumplimiento.
 - Certificado de aprobación del Plan de Aseguramiento de la Calidad Ambiental de la contrata.
 - Informe acta de comprobación del replanteo de las obras.
 - Informe de batida de fauna.
- 2) Informes semestrales a presentar durante la ejecución de las obras.
- 3) Informes especiales cuando se presenten circunstancias o sucesos excepcionales que impliquen deterioros ambientales o situaciones de riesgos, que exijan un tratamiento específico y diferenciado.
- 4) Informe previo a la recepción de la obra.

En relación a la fase de explotación se indica en el EsIA que «en función del contenido de los correspondientes informes previos al acta de recepción de las obras, será el propio

aeropuerto según sus métodos el que incorpore las nuevas variables ambientales que procedan en su sistema de gestión medioambiental».

Este órgano ambiental considera que el PVA contemplado en el EsIA presenta algunas deficiencias que, a la vista de lo reflejado en el párrafo anterior, se refieren especialmente al seguimiento durante la explotación de las actuaciones. Consecuentemente, se han incluido una serie de condiciones en el apartado F.8 de la presente resolución que inciden en el seguimiento durante la fase de explotación de los aspectos ambientales que se consideran más vulnerables.

F. Condiciones al proyecto y medidas preventivas, correctoras, compensatorias y de seguimiento de los efectos adversos sobre el medio ambiente

Con carácter general, el promotor habrá de respetar las buenas prácticas ambientales para la realización del proyecto, pudiendo servir de orientación los «Manuales de Buenas Prácticas Ambientales en las Familias Profesionales», que se encuentran publicados en la página web de este Ministerio, para cada una de las actuaciones previstas.

Además, el promotor deberá cumplir todas las medidas preventivas y correctoras contempladas en el EsIA y demás documentación complementaria generada.

A continuación, se indican aquellas medidas del EsIA que deben ser modificadas, así como las medidas adicionales o condiciones establecidas como respuesta a las alegaciones e informes recibidos en el procedimiento y al análisis técnico realizado.

F.1 Suelo y residuos.

1) El material de préstamo deberá obtenerse, en todo caso, de canteras autorizadas de acuerdo a la legislación vigente. No queda avalada por la presente resolución la explotación del préstamo ubicado en el interior del aeropuerto que contempla el proyecto de la plataforma de remotos de la T4S. En caso de que quiera utilizarse el mencionado préstamo, deberá tramitarse un nuevo procedimiento de evaluación de impacto ambiental ordinaria específico para el citado préstamo.

2) La tierra vegetal sobrante se deberá destinar a la restauración de zonas degradadas, no depositándose en vertedero, siempre y cuando se haya descartado que se trate de tierras contaminadas, en cuyo caso, deberán gestionarse de acuerdo a la legislación sectorial vigente en materia de residuos y suelos contaminados.

3) Se deberá presentar un informe preliminar de situación del suelo antes de la implantación de los proyectos ante el órgano competente en materia de suelos contaminados de la Comunidad de Madrid, o bien justificar ante el Área de Evaluación Ambiental del Ayuntamiento de Madrid si esta medida no resultase de aplicación.

4) En el transcurso de las fases de construcción y explotación, se estará en disposición de acreditar documentalmente la retirada por gestores autorizados de los residuos generados incluido el destino de los lodos decantados.

F.2 Agua.

5) Durante las obras no se interceptará el nivel freático ni se afectará a la zona saturada de los acuíferos evitando cualquier efecto barrera a la circulación o contaminación de las aguas freáticas. No deberán realizarse movimientos de tierra a menos de 1 m del nivel freático. El diseño de la instalación tendrá en cuenta la posible oscilación de este nivel.

6) Si se prevé el vertido de las aguas procedentes de las balsas de decantación, se deberá contar con la autorización previa del organismo competente. Además, se realizará el seguimiento analítico de las aguas antes de su vertido verificando la adecuación de las características físico-químicas del vertido al nivel de los existentes de forma natural en el cauce receptor. Se deberán aportar los resultados de dichas analíticas a los informes elaborados durante el seguimiento y vigilancia de la obra.

7) Los parques de maquinaria o cualquier actuación o actividad que implique el depósito o almacenamiento de sustancias contaminantes se situarán fuera de zonas

inundables establecidas para un periodo de retorno de 500 años y a una distancia mínima de 100 m de los cauces naturales o canales, vaguadas o zonas de acumulación de escorrentía que conecten con los anteriores. En todo caso, se situarán sobre zonas totalmente impermeabilizadas y contarán con los sistemas adecuados de recogida y contención de vertidos accidentales o fugas.

8) En la zona de la plataforma de remotos deberán existir al menos dos piezómetros que formen parte de la red de piezómetros del aeropuerto. Si tras las obras alguno de los piezómetros existentes (7C-1 y 8D-1) quedara inoperativo deberá sustituirse por otro. Se realizarán las mediciones periódicas y se reportarán los resultados obtenidos en las mismas condiciones que para el resto de la red durante toda la explotación de la instalación.

9) En caso de producirse cualquier derrame, vertido o fuga accidental de sustancias susceptibles de contaminar alguna masa de agua superficial o subterránea se realizarán, de forma inmediatamente posterior al evento, las actuaciones necesarias para contener la fuga o el vertido, las mediciones y estudios necesarios hasta constatar si se ha producido, o no, contaminación de alguna masa de agua. Si el vertido o la fuga hubiesen alcanzado alguna masa de agua superficial o subterránea deberán realizarse los estudios pertinentes para identificar el foco de contaminación y la determinación de la intensidad de la pluma de contaminación disuelta. Se aplicarán las medidas necesarias para su reparación y controlar la evolución de la afección hasta la completa restitución de la masa de agua a su estado original (antes del incidente). Se comunicará tal evento tan pronto como se tenga conocimiento del mismo a la Confederación Hidrográfica del Tajo, así como al organismo competente en calidad hídrica y en suelos contaminados de la Comunidad de Madrid.

10) Los sistemas de seguridad y detección de fugas instalados en los tanques y redes de distribución de combustibles e hidrantes asociados a la plataforma de remotos T4S se diseñarán de acuerdo a las mejores técnicas disponibles. Se incluirá un apartado en el proyecto constructivo en el que se justifique la utilización de esta tecnología reflejando la sensibilidad de la misma para la contención o detección de fugas y resistencia a la corrosión, entre otros.

11) Se realizará un estricto mantenimiento y comprobación del correcto funcionamiento de los sistemas de seguridad instalados en los tanques y redes de distribución de combustibles e hidrantes y se estará en disposición de acreditarlo documentalmente durante la explotación de la actividad.

12) Toda actuación que se realice en Dominio Público Hidráulico deberá contar con la preceptiva autorización de la Confederación Hidrográfica del Tajo. Deberán respetarse las servidumbres de 5 metros de anchura de los cauces públicos, y las actuaciones contempladas en la zona de policía, de 100 metros medidos horizontalmente a partir del cauce, deberán contar con la preceptiva autorización de la Confederación.

13) Si el abastecimiento de aguas se va a llevar a cabo directamente desde el dominio público hidráulico (aguas subterráneas –caso de un pozo o sondeo– o superficiales), deberá disponer de la correspondiente concesión administrativa. Si ya existiera una captación de aguas y ésta estuviera autorizada para un uso o un caudal diferente al que en la actualidad se le va a dar, este cambio de actividad o volumen deberá comunicarse a la Confederación Hidrográfica del Tajo, ya que el hecho de utilizar el agua de forma distinta a la que figura en la concesión, puede ser motivo de sanción.

14) Las nuevas instalaciones que se establezcan deberán contar en su red de evacuación de aguas residuales con una arqueta de control previa a su conexión con la red, que permita llevar a cabo controles de las aguas por parte de las administraciones competentes. En todo caso, en las instalaciones es imprescindible asegurar la estanqueidad para evitar filtraciones que pudieran afectar al dominio público hidráulico.

15) El suelo de las zonas de almacenamiento tendrá que estar impermeabilizado para evitar riesgos de infiltración y contaminación de aguas superficiales y subterráneas, asegurando que se eviten pérdidas por desbordamiento. En cualquier caso, es necesario controlar todo tipo de pérdida accidental, así como filtraciones que pudieran tener lugar en el centro. A tal efecto, se deberá pavimentar y confinar las zonas de trabajo, tránsito o

almacén, de forma que el líquido que se colecte en caso de precipitación nunca pueda fluir hacia la zona no pavimentada.

16) En la fase de construcción la ubicación del parque de maquinaria, instalaciones auxiliares y acopio de materiales se realizará previa creación de solera impermeable en pendiente, con zanja de recogida para posibles vertidos de aceite de cambios, derrame de combustibles, grasas, etc. Estos derrames serán recogidos en bidones para su posterior gestión correcta.

17) Los depósitos de combustibles y sus redes de distribución irán debidamente sellados y estancos para evitar igualmente su infiltración a las aguas subterráneas, y deberán pasar pruebas periódicas de estanqueidad. Lo mismo se aplicará para las instalaciones y distribución de otras sustancias contaminantes.

18) No se realizará la construcción, montaje o ubicación de instalaciones destinadas a albergar personas, dentro del DPH de acuerdo con lo establecido en el artículo 77 del Reglamento de Dominio Público Hidráulico.

19) Se deberá dar cumplimiento a la Ordenanza de Gestión y Uso Eficiente del Agua en la Ciudad de Madrid en lo relativo a las labores de limpieza de vehículos o aeronaves, para lo que se establece la obligatoriedad de disponer de sistemas de reciclado de agua en las instalaciones.

F.3 Ruido.

20) No se realizarán pruebas de motores de aeronaves en la plataforma de remotos salvo en el caso de que su realización pudiera disminuir la contaminación acústica que se estuviera produciendo sobre la población como consecuencia de la realización de estas pruebas en otras zonas.

21) Se garantizará el cumplimiento de las prescripciones contenidas en el Real Decreto 212/2002, de 22 de febrero, por el que se regulan las emisiones sonoras en el entorno debidas a determinadas máquinas de uso al aire libre.

F.4 Aire, factores climáticos, cambio climático1.

22) Se integrará en los proyectos de ambas actuaciones un Plan de eficiencia energética y empleo de energías renovables en el que se analizará el cumplimiento de la legislación sectorial aplicable (Real Decreto 235/2013, de 5 de abril; Real Decreto 564/2017, de 2 de junio; Real Decreto 1890/2008, de 14 de noviembre, entre otras). Además, se especificarán las medidas concretas que se emplearán en ambos proyectos en relación a la aplicación de las distintas actuaciones y políticas de mejora energética que, según el EsIA, Aena realiza en el aeropuerto como: planeamiento del movimiento de los equipos móviles; utilización de unidades propulsadas eléctricamente, por gas natural o propano; empleo de energías renovables en la instalaciones, etc.

23) Para la instalación de la planta de fabricación de hormigón y de la planta de fabricación de mezclas bituminosas se solicitará la correspondiente autorización administrativa ante el Área de Calidad Atmosférica de la Dirección General de Medio Ambiente y Sostenibilidad de la Comunidad de Madrid, de acuerdo a lo establecido en Ley 34/2007, de 15 de noviembre y el Real Decreto 100/2011, de 28 de enero.

24) En la planta de fabricación de mezclas bituminosas los quemadores asociados al tambor secador serán sometidos a las operaciones de limpieza, ajuste y mantenimiento necesarias para garantizar unas condiciones óptimas de combustión; el filtro de mangas de la planta de aglomerado se someterá a las revisiones periódicas necesarias; las mangas deterioradas serán sustituidas sin demora; el filler de aportación y de recuperación se manejará en la instalación en condiciones de estanqueidad y las aspiraciones de polvo asociadas a su manejo estarán conectadas al filtro de mangas de la planta de aglomerado asfáltico; se mantendrán la manga de descarga y pulverizadores de agua en la boca de descarga del excedente del filler de recuperación para minimizar las emisiones de polvo a la atmósfera.

25) El diseño e instalación de la iluminación exterior cumplirá los objetivos establecidos en la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, y en el Real Decreto 1890/2008,

de 14 de noviembre. Se evitará el uso de lámparas vapor de mercurio; la carcasa será cerrada y opaca, de modo que evite proyecciones cenitales y que impida sobresalir al elemento refractor, además, la disposición y orientación de las fuentes de luz evitará que esta incida en el exterior de las instalaciones.

26) La instalación de los centros de transformación eléctrica y las nuevas instalaciones de alimentación eléctrica, y especialmente la paramenta bajo envolvente metálica con aislamiento gaseoso, deberán cumplir con el Real Decreto 337/2014, de 9 de mayo, por el que se aprueba el Reglamento sobre condiciones técnicas y garantías de seguridad en instalaciones eléctricas de alta tensión y sus Instrucciones Técnicas Complementarias.

27) En relación al gas fluorado (SF6) contenido en los conmutadores eléctricos se cumplirán el Real Decreto 115/2017, de 15 de febrero, y del Reglamento UE n.º 514/2014, de 16 de abril, sobre los gases fluorados de efecto invernadero.

F.5 Flora y vegetación, fauna, biodiversidad.

28) Se evitará que, tanto las actividades de obra más molestas, como el movimiento de tierras, desbroce y tala, coincidan con la época de cría y reproducción de las especies amenazadas presentes en la zona.

29) Se cumplirán las prescripciones establecidas en la Ley 8/2005, de 26 de diciembre, de Protección y Fomento del Arbolado Urbano de la Comunidad de Madrid.

F.6 Espacios Naturales Protegidos. Red Natura 2000.

30) Cualquier vertido accidental (directo o indirecto a través del acuífero) sobre la ZEC «Cuencas de los ríos Jarama y Henares» que sea derivado de la construcción o explotación del proyecto objeto de evaluación deberá ser puesto en conocimiento del órgano gestor del espacio protegido tan pronto como se tenga conocimiento del mismo. Se aplicarán las medidas necesarias para su completa restitución a su estado original (antes del incidente).

31) Se elaborará un plan específico de actuación ante accidentes o situaciones de emergencia la zona auxiliar asociada a la plataforma T4S ubicada a 100 m de la ZEC «Cuencas de los ríos Jarama y Henares» que contemplará las actuaciones y medidas a llevar a cabo para prevenir daños significativos sobre el espacio como consecuencia de incendios, inundaciones en caso de lluvias torrenciales y de vertidos accidentales.

F.7 Bienes materiales, patrimonio cultural, vías pecuarias.

32) Se realizará un control arqueológico y paleontológico durante la ejecución de las obras que afecten al subsuelo previa solicitud formal por parte de la propiedad de actuación arqueopaleontológica ante el organismo competente antes de la ejecución del proyecto. La solicitud irá acompañada del proyecto de actuación arqueológica/paleontológica.

F.8 Plan de vigilancia ambiental.

33) Todos los informes que se contemplan en el aparato E junto a los derivados de las condiciones 34, 35 y 36 serán remitidos al órgano sustantivo.

34) Los informes elaborados durante la ejecución de las obras se realizarán con una periodicidad bimensual en lugar de semestral como se propone en el EsIA.

35) En el PVA durante la fase de obras se incluirá el seguimiento y la vigilancia de los posibles daños que pudieran ocasionarse a la ZEC «Cuencas de los ríos Jarama y Henares», así como del estricto cumplimiento de la condición n.º 5 sobre la no intercepción del nivel freático.

36) Durante los cinco años posteriores a la ejecución de la obra y con una periodicidad semestral se elaborarán informes sobre el resultado del seguimiento de las aguas subterráneas a través de los piezómetros indicados en la condición 8, así como del estado, mantenimiento y buen funcionamiento de los sistemas de seguridad y de detección

de fugas instalados en los tanques y redes de distribución de combustibles e hidrantes asociados a la plataforma de remotos T4S indicados en las condiciones 10 y 11.

37) Todas las medidas preventivas y correctoras deberán ser presupuestadas e integradas en un apartado específico con el mismo nivel de detalle que se presupuesta el resto del proyecto.

En consecuencia, esta Dirección General, a la vista de la propuesta de la Subdirección General de Evaluación Ambiental, formula declaración de impacto ambiental favorable a la realización del proyecto «Urbanización y pavimentación nueva zona de rent a car y la plataforma de remotos T4S, aeropuerto Adolfo Suárez Madrid-Barajas», al concluirse que no producirá impactos adversos significativos siempre y cuando se realice en las condiciones señaladas en la presente Resolución, que resultan de la evaluación practicada, y la obtención de materiales para la obra se realice conforme a la alternativa 1. Por tanto, queda excluida de la presente declaración de impacto ambiental favorable la explotación de la zona de préstamos ubicada en el interior del aeropuerto. Los materiales necesarios para la obra únicamente se podrán obtener en los términos reflejados en la condición 1.

Lo que se hace público, de conformidad con el artículo 41.3 de la Ley de evaluación ambiental, y se comunica a ENAIRE para su incorporación al procedimiento de aprobación del proyecto.

De acuerdo con el artículo 41.4 de la Ley de Evaluación Ambiental, la declaración de impacto ambiental no será objeto de recurso sin perjuicio de los que, en su caso, procedan en vía administrativa y judicial frente al acto por el que se autoriza el proyecto.

Madrid, 20 de septiembre de 2019.–El Director General de Biodiversidad y Calidad Ambiental, Francisco Javier Cachón de Mesa.

Urbanización y pavimentación nueva campa Rent a Car y plataforma remoto T4S en aeropuerto Adolfo Suárez Madrid-Barajas

